Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MAI 2007
NUMERO 18

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 6
Sûreté maritime 6
Transport maritime au Québec 6
Environnement 7
Marchandises 7
Traversiers 9
Croisières internationales 10
Navigation de plaisance 10

PORTS

Montréal

Légère hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 5,5 Mt au cours du premier trimestre de 2007, soit une hausse d'environ 3,8 % comparativement au même trimestre de 2006. Plus précisément, la manutention de vracs solides a enregistré une hausse de 3,6 %, alors que la manutention de vracs liquides a augmenté de 8,7 %. Par ailleurs, la marchandise conteneurisée a augmenté de 3,3 %. Un seul secteur a connu une diminution, soit la marchandise non-conteneurisée, qui a chuté de 38,4 %. De l'avis des autorités portuaires, cette diminution est attribuable à une baisse de la manutention des produits métalliques. Ce type de marchandise ne représente cependant que 2 % de tout le tonnage manutentionné au port de Montréal. Par ailleurs, le port a accueilli 314 navires de janvier à mars 2007, soit 28 de plus que lors du premier trimestre de 2006. [1]

Un équipement de detection des radiations est installé au port de Montréal

Le 14 mai dernier, on a procédé à l'annonce de l'installation d'équipements de détection des radiations au port de Montréal. En tout, huit portiques de détection qui valent chacun 200 000 $, seront installés. Les 650 000 conteneurs qui entrent au port de Montréal chaque année passeront désormais dans un de ces portiques.

Cette technologie permet de déceler et d'identifier les sources de radiation naturelle et artificielle afin d'empêcher l'entrée au Canada de produits représentant des menaces potentielles.[2]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 4,7 Mt, soit une hausse de 3,7 % par rapport à la même période l'an dernier. Les tonnages de vracs solides et de marchandises diverses ont augmenté de 10 %, alors que ceux des vracs liquides ont connu un accroissement de 2 %. Le port a accueilli 194 navires au cours du premier trimestre de 2007, soit 10 de plus qu'en 2006.[3]

---

[1] Administration portuaire de Montréal.
[2] Touzin, Caroline, « Menace potentielle » dans les ports ; 8 millions pour détecter du matériel radioactifs dangereux ». La Presse. 8 mai 2007.
[3] Administration portuaire de Québec.

Début de la saison des croisières

Par ailleurs, la saison des croisières a débuté le 17 mai dernier avec l'arrivée du Maasdam des lignes Holland American. Le port de Québec accueillera cette année près de 70 000 croisiéristes, soit à peu près le même nombre que l'an dernier. D'ici la fin octobre, 19 paquebots de 16 différentes lignes de croisières sont attendus au port. Deux navires en seront à leur premier voyage à Québec : le Norwegian Dawn et le Grand Princess pouvant accueillir plus de 3 000 passagers.[4]

Sept-Îles

Baisse du tonnage manutentionné

3,1 Mt de marchandises ont été manutentionnées dans le port de Sept-Îles au cours des trois premiers mois de l'année 2007. Il s'agit d'une baisse de 9 % par rapport à pareille période l'an dernier. Un total de 75 navires a été accueilli durant le premier trimestre de 2007, soit 15 de moins que durant la même période en 2006. La principale marchandise manutentionnée au port durant le premier trimestre de 2007 est le minerai de fer (82 %), suivi de l'alumine (9 %) et de l'aluminium (4 %).[5]

Le 26 avril à Sept-Îles, les employés du grand manufacturier canadien de boulettes de minerai de fer, IOC, ont accepté les dernières offres de la partie patronale, mettant fin au débrayage déclenché le 19 mars.

Des ententes ont également été conclues avec les employés d'IOC au Labrador qui ont repris le travail après sept semaines de grève.[6]

Sorel

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy totalisait 507 000 t, soit 14 % de moins qu'à pareille date l'an dernier. La baisse des tonnages de lingots de métaux, de charbon et de céréales explique cette diminution, et ce, malgré une hausse importante du tonnage des minerais (titane, calcium). Le nombre de navires en transit au port au cours des trois premiers mois de l'année a totalisé 28 navires, soit huit de moins que durant la même période l'an dernier.[7]

Baie-Comeau

Baisse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 436 500 t, soit 24 % de moins qu'à pareille date en 2006. Une baisse des volumes de grains de soya et de minerais (titane, calcium) explique en grande partie la diminution du tonnage manutentionné. En termes de trafic maritime, 30 navires ont accosté à Baie-Comeau, soit quatre de moins que durant le premier trimestre de 2006.[8]

À ce tonnage, il faut ajouter 152 827 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers mois de l'année, ce qui représente une baisse de 30 % par rapport à la même période l'an dernier. Entre janvier et mars 2007, le traversier-rail a effectué 91 voyages allers-retours, soit 40 de moins qu'à pareille date l'an dernier.[9]

Port-Alfred

Très légère hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred à La Baie a été de 937 000 t, soit une augmentation de 1 % par rapport au premier trimestre de l'an dernier. Les marchandises manutentionnées à

---

[4] Pelchat, Pierre, « La saison est lancée », Le Soleil, 18 mai 2007
[5] Administration portuaire de Sept-Îles.
[6] « Les travailleurs de la minière IOC à Sept-Îles mettent fin à leur débrayage », Les Affaires, 26 avril 2007.

[7] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[8] Ibid
[9] « Rapport des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.

Port-Alfred qui servent essentiellement aux opérations d'Alcan se distribuent de la façon suivante : 68 % de bauxite, 18 % d'alumine, 5 % de coke vert, 9 % d'autres matériaux.

Un total de 28 navires a transité au port entre janvier et mars 2007, soit le même nombre que l'année dernière.[10]

Havre-Saint-Pierre

Interruption de la manutention des marchandises par le Nordik Express

Des travaux majeurs de réfection du quai de Havre-Saint-Pierre, entrepris en février, ont forcé la suspension de l'approvisionnement en marchandises par le Nordik Express. Le service de transport des passagers et des véhicules n'a cependant pas été affecté. Relais Nordik, la société qui exploite le Nordik Express, de même que la Corporation du quai de Havre-Saint-Pierre, étudient divers scénarios pour remédier à la situation.

Rappelons que le Nordik Express est un traversier basé à Rimouski qui approvisionne en marchandises diverses les petites municipalités de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, tout en transportant passagers et véhicules.[11]

Trois-Rivières

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé 440 000 t depuis le début de l'année, soit une baisse de 6 % par rapport à la même période en 2006.[12]

Alors qu'elle vient de connaître, en 2006, sa meilleure performance en 20 ans, l'Administration portuaire de Trois-Rivières s'attend à naviguer sur des eaux moins favorables cette année.

« Ce sera plus difficile en 2007, on sent dans le marché une hésitation et la situation économique semble subir un certain ralentissement » a admis le président du conseil d'administration, Pierre Ducharme, qui vient d'être élu à ce poste pour un nouveau mandat de deux ans.[13]

Bécancour

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 351 523 t, soit 19 % de moins qu'à la même période en 2006. Cela est attribuable à la baisse des importations de magnésite reliée à la diminution des activités de l'usine de magnésium Norsk Hydro qui a fermé ses portes le 14 avril dernier.

Parallèlement, le port de Bécancour a accueilli un total de 28 navires, soit trois de plus qu'au cours des trois premiers mois de 2006.[14]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage total manutentionné à Port-Saguenay était d'environ 65 000 t, soit 8 % de plus par rapport au premier trimestre de 2006. Cette augmentation est attribuable principalement à une hausse des déchargements d'aluminium. Le port a accueilli sept navires, soit deux de moins qu'à pareille date l'année dernière.[15]

Par ailleurs, selon le directeur du port, Pierre Paquin, le projet de terminal méthanier de Grande Anse pourrait signifier la fin des activités de transbordement d'explosifs à cet endroit. Actuellement, le port de Grande Anse est celui qui reçoit les plus grosses quantités de matériel explosif en Amérique du Nord. Dans l'éventualité où des méthaniers devaient accoster au quai de Grande Anse, la réception

---

[10] Administration portuaire de Port-Alfred.
[11] « Situation exceptionnelle à Havre-Saint-Pierre », Site Web de Radio-Canada, 28 mars 2007.
[12] Administration portuaire de Trois-Rivières.
[13] Rochette, Marc. « Une année 2006 difficile à répéter ; Le trafic de marchandises a pourtant atteint un niveau record en 20 ans au port de Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 2 mai 2007.
[14] Administration portuaire de Bécancour.
[15] Administration portuaire de Port-Saguenay.

des explosifs devrait probablement se faire ailleurs.[16]

Matane

Baisse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 42 406 t, soit 17 % de moins qu'à pareille date en 2006. Les déchargements de produits pétroliers ont diminué de plus de la moitié, passant de 17 300 t en 2006 à moins de 8 300 t en 2007. En termes de trafic maritime, le port a accueilli sept navires au cours des trois premiers mois de 2006 soit le même nombre que l'an dernier pour la même période.[17]

À ce tonnage, il faut ajouter 152 827 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers mois de 2007 *(voir port de Baie-Comeau, p.2)*.[18]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2007, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski était de 47 354 t, soit 1 % de plus qu'à pareille période en 2006. Neuf navires ont transité par le port, soit le même nombre que lors du premier trimestre de 2006.[19]

Au début du mois d'avril, le Nordik Express a entrepris sa vingtième saison de navigation en direction de la Basse et Moyenne Côte-Nord. Le Nordik Express s'approvisionne au départ du port de Rimouski-Est, sur la rive sud, et à Sept-Îles avant de faire sa tournée sur 900 kilomètres de littoral pour desservir 6 000 habitants de la Basse Côte-Nord et de l'île d'Anticosti.[20]

Gros-Cacouna

Baisse du tonnage manutentionne

Au 31 mars 2007, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé environ 19 250 t, soit une baisse de 17 % par rapport à la même période l'an dernier. Durant les trois premiers mois de l'année, le port a accueilli cinq navires comparativement à quatre l'an dernier.[21]

Par ailleurs, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est dit favorable à la construction d'un terminal méthanier à Gros-Cacouna, mais il considère que le gazoduc de 233 km (entre Gros-Cacouna et Lévis) qui va relier le terminal au marché nord-américain doit également faire l'objet d'un examen environnemental concluant avant le début des travaux.[22]

---

[16] « Les explosifs devront aller ailleurs », Site Web de Radio-Canada, 12 février 2007.
[17] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[18] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2006 et 2007.
[19] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.

[20] Thériault, Carl, « Le Nordik Express reprend la mer », Le Soleil, 4 avril 2007.
[21] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[22] « Rapport favorable du BAPE pour la construction d'un port méthanier à Gros-Cacouna », Radio-Canada, 12 décembre 2006.

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2007, le tonnage total manutentionné au port de Gaspé était d'environ 10 170 t, soit une baisse de 50 % par rapport à la même période en 2006. Cette diminution s'explique en totalité par la baisse des livraisons d'essence qui ont chuté de moitié, passant de 10 200 t en 2006 à 5 650 t en 2007.[26]

Pointe-au-Pic

Hausse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Pointe-au-Pic au cours du premier trimestre de 2007 a totalisé 28 450 t. Cela représente une hausse de 155 % par rapport à la même période en 2006. Le port de Charlevoix, situé a proximité de La Malbaie, est utilisé essentiellement pour des chargements de papier journal.

Par ailleurs, le nombre de navires pour le premier trimestre de 2007 est remonté au niveau de 2005, soit six navires, comparativement à deux pour la même période en 2006.[27]

BILAN DU PREMIER TRIMESTRE 2007

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés au cours du premier trimestre dans les principaux ports du Québec en 2006 et 2005

Liste des ports	2007 janv-mars	2006 janv-mars	Variation [23] 2007 / 2006
1. Montréal	5,5 Mt	5,3 Mt	+ 3,8 %
2. Québec	4,7 Mt	4,5 Mt	+ 3,7 %
3. Sept-Îles	3,1 Mt	3,8 Mt	- 9 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	---
5. Port-Alfred	937 kt	928 kt	+ 1 %
6. Havre-Saint-Pierre	70 t	N.D.	---
7. Sorel	507 kt	587 kt	- 14 %
8. Baie-Comeau [24]	437 kt	572 kt	- 24 %
9 Trois-Rivières	440 kt	470 kt	- 6 %
10. Bécancour	352 kt	435 kt	- 19 %
11. Port-Saguenay	65 kt	60 kt	+ 8 %
12. Matane [25]	42 kt	51 kt	- 17 %
13. Rimouski	47 kt	47 kt	+ 1 %
14. Gros-Cacouna	19 kt	23 kt	- 17 %
15. Gaspé	10 kt	15 kt	- 50 %
16. Pointe-au-Pic	28 kt	11 kt	+ 155 %
Total (sans Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre)	**16,3 Mt**	**16,8 Mt**	**- 3 %**

Abréviations : Mt = Million(s) de tonnes ; kt = Millier(s) de tonnes.

Sources : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

[23] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[24] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.
[25] Ibid.
[26] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2006 et 2007.
[27] Ibid.

VOIE MARITIME

75ème anniversaire du canal Welland

La Voie maritime du Saint-Laurent a été ouverte officiellement le 20 m s avec le passage du *CSL Tadoussac* dans l'écluse 3 du canal Welland. En plus d'établir un nouveau record pour l'ouverture la plus précoce, cette année marque le 75ème anniversaire du quatrième canal Welland, inauguré en 1932.

Lors de sa construction, le canal Welland était une merveille de l'ingénierie. Aujourd'hui, la Voie maritime – qui comprend le canal – est encore à l'avant-garde de la technologie. Le système d'amarrage mains libres des navires qui est à l'essai à l'écluse 8 du canal Welland, le système d'autopositionnement des navires permettant aux équipages une grande précision dans leur approche d'une écluse dans la région de Montréal et un système raffiné de cartes en 3D présentant un modèle exact du fond du chenal et permettant d'optimiser la navigation et le tirant d'eau disponible figurent parmi les améliorations en cours.[28]

SÛRETÉ MARITIME

Des millions de dollars annoncés pour la sécurité des ports et des traversiers

Peu de temps après la sortie d'un rapport sénatorial critique envers la sécurité dans les ports canadien, le gouvernement conservateur a annoncé l'achat d'équipement de détection des radiations d'une valeur de huit millions de dollars[29]. « C'est cher, mais c'est nécessaire », a dit le ministre de la Sécurité publique, Stockwell Day, en conférence de presse au port de Montréal.

[28] « Le canal Welland entame sa 75ème saison de navigation», Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 20 mars 2007.
[29] « Les ports pas plus sûrs que les aéroports », Le Soleil, 23 mars, 2007.

e l'équipement sera entièrement installé. Lorsque 000 conteneurs qui entrent au port de les 650al chaque année passeront dans un Montréa de détection.[30]
portique

eurs, le ministre fédéral des Transports, Par aille ce Canon, a confirmé l'octroi d'une Lawren ion de 1,1 million de dollars à la Société subventiversiers du Québec pour revoir ses des tras de sécurité sur tous ses navires.
mesures

e Ministre, il n'est pas exagéré d'affecter Selon leds pour améliorer la sûreté maritime à des fon et sur le Saint-Laurent. « Les mesures Québecis prenons sont faites en fonction d'une que nou des risques. On intervient dans les gestion où il pourrait y avoir des attentats et en endroits des endroits potentiellement attrayants fonctions terroristes », a-t-il expliqué lors d'une pour lesnce de presse sur le traversier Lomer-conférer Québec.[31]
Gouin à

TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

e campagne de publicité pour le Nouvellort maritime au Québec
transpo
rie québécoise du transport maritime L'industrne campagne de sensibilisation pour lance ur la population à la croissance de ses préparer sur le fleuve Saint-Laurent. Dotée d'un activités de trois millions de dollars sur trois ans, budget parts égales par l'industrie maritime et versé à rt Québec, la Société de Transpopement économique du Saint-Laurent développ) veut souligner la contribution de ce (SODES d'activité au développement secteur ique de la province.
économi

es messages qu'elle mettra de l'avant Parmi les différents médias, la SODES fera dans les

aroline, « « Menace potentielle » dans les ports ; 8
[30] Touzin, C r détecter du matériel radioactifs dangereux », La millions pou ai 2007.
Presse, 8 m
our la sécurité des traversiers », Le Journal de
[31] « 1 M$ po 1 mai 2007.
Montréal, 1

valoir que les navires de marchandises produisent moins de gaz à effets de serre que les trains et les camions.[32]

ENVIRONNEMENT

Le port de Vancouver réduit ses tarifs pour les navires moins polluant

Les navires de passage au port de Vancouver pourront bénéficier d'une réduction de leurs droits s'ils utilisent un carburant plus propre.

Plusieurs autres ports canadiens envisagent de faire de même, a indiqué Gary LeRoux, de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Karen Wristen, de la *Society Promoting Environmental Conservation*, a qualifié ce programme de progressiste. Cependant, selon elle, les navires de charge ne feront pas d'effort réel tant qu'ils n'y seront pas forcés par le gouvernement.[33]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Forte demande mondiale pour le minerai de fer

La demande mondiale pour le minerai de fer continue à être très forte, particulièrement en Chine. L'offre ne réussissant pas à croître au même rythme, les prix ont augmenté de façon très importante en 2005 et 2006 et devraient se maintenir en 2007.

Dans ce contexte, les minières québécoises ont intérêt à produire à pleine capacité. Plusieurs projets, abandonnés dans les années 70, sont actuellement en réévaluation. Le principal se situe au lac Bloom près de Fermont, et est actuellement étudié par la minière Consolidated Thompson. La mine pourrait voir le jour d'ici 2008 et ajouter sept millions de tonnes de minerai supplémentaires aux 33 millions extraites actuellement dans la fosse du Labrador.

Blé

Baisse anticipée de la production et des exportations canadiennes de blé

Selon les plus récentes estimations des analystes d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), la production de blé commun devrait diminuer de 15 % puisque les producteurs se tournent davantage vers la production de blé dur, de canola, d'avoine et d'orge. La consommation intérieure (canadienne) de blé commun devrait également augmenter au fur et à mesure que les nouvelles usines d'éthanol entrent en production. Ces effets combinés devraient entraîner une diminution des exportations de 18 % au cours de la prochaine année.[34]

Toutefois, les exportations totales de céréales et d'oléagineux devraient afficher une diminution de 9 % pour se chiffrer à 29,3 Mt. Cette situation s'explique par l'accroissement de la production de céréales et d'oléagineux.[35]

Aluminium

Perspective moins favorable pour l'aluminium

Selon les prévisions d'EDC, la Chine demeurera un importateur net d'aluminium en 2007 et ce, bien que sa production d'aluminium ait grandement augmenté au cours des dernières années. La Chine pourrait en effet devenir un exportateur net d'aluminium au cours des prochaines années. Le prix de l'aluminium en 2007, toujours élevé, a toutefois

[32] PC, « L'industrie maritime prépare la population à la croissance de son trafic», Le Soleil, 2 avril 2007.
[33] « Le port de Vancouver réduit ses droits pour les navires moins polluants », La Presse, 11 avril 2007

[34] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, printemps 2007.
[35] « Perspectives canadiennes des céréales et oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 27 avril 2007.

fléchi de près de 9 % par rapport à 2006 et devrait diminuer encore en 2008.[36]

Bois d'œuvre et papier journal

Baisse anticipée de la production canadienne

Sur les marchés du bois d'œuvre, deux nouvelles ont dominé les manchettes cette année : l'éclatement de la bulle qui persistait sur le marché de l'habitation américain depuis cinq ans et le règlement du litige entre le Canada et les États-Unis sur le bois d'œuvre.

Amorcée au tournant du siècle, la poussée du secteur américain de l'habitation, le principal marché du bois d'œuvre s'est finalement essoufflé. Le nombre de maisons construites avait atteint un sommet en 2005 grâce, entre autres, aux plus bas taux hypothécaires en une génération. Depuis le début de 2006, les mises en chantier sont à la baisse et une régression s'accentue de mois en mois. En janvier 2007, le nombre de mises en chantiers aux États-Unis a de nouveau chuté de 14 % par rapport à décembre 2006. À 1 408 milliers d'unités, le nombre de mises en chantier se situait à son plus bas niveau depuis août 1997 et était de 25 % inférieur à la moyenne des cinq années précédentes.

Au Canada, le marché de l'habitation montre aussi quelques signes d'essoufflement et le nombre de mises en chantier a diminué en 2006. On prévoit par ailleurs que les investissements ralentiront considérablement en 2007.[37]

En conséquence, la liste de fermetures et de compressions annoncées dans l'industrie du sciage s'est considérablement allongée, plus particulièrement vers la fin de 2006, Canfor, les Industries Perrron, Domtar, Tembec, Abitibi-Consolidated, Krueger et Bowater ayant toutes annoncé des interruptions de production imputables à la mauvaise conjoncture.

Baisse de la production de papier journal

La situation n'est guère plus encourageante pour le secteur du papier journal alors que la baisse de la consommation des quotidiens américains, amorcée en 2005, s'est poursuivie tout au long de 2006. Cela s'est traduit par une baisse des exportations canadiennes de papier journal de 8,8 % en 2006 par rapport à 2005. Selon EDC, les exportations continueront de diminuer en 2007 et 2008 en raison d'une baisse de la demande, mais également à cause de la concurrence accrue des papetières chinoises. Après avoir connu une hausse de 9,3 % en 2006, le prix du papier journal devrait baisser de 6 % en 2007 puis de nouveau de 9 % en 2008.[38]

Hydrocarbures

Terminal méthanier de Gros-Cacouna : La région attend avec impatience le début de la construction

La chambre de commerce de la MRC de Rivière-du-Loup dénonce l'inaction de Québec dans le dossier du terminal méthanier de Gros-Cacouna. Elle rappelle que les chefs des trois partis représentés à l'Assemblée nationale ont accordé leur appui au projet et presse le nouveau gouvernement minoritaire d'émettre rapidement le décret autorisant la construction des installations.

Selon Gaétan Ouellet, vice-président de l'organisme, les délais imposés par les instances gouvernementales risquent de faire augmenter le coût des travaux.

Par ailleurs, l'état américain du Massachusetts s'apprête à accueillir deux nouveaux ports méthaniers pour le gaz naturel liquéfié au large de Boston tandis que la Californie vient de rejeter un projet similaire au large de Malibu pour des raisons écologiques.

---

[36] « Analyses et prévisions économiques », Exportation et Développement Canada, printemps 2007.
[37] Ibid.

[38] Ibid.

Les terminaux jumeaux seront situés à une quinzaine de kilomètres de la côte. Les méthaniers s'y relaieront constamment, transformant le gaz naturel liquéfié pour qu'il soit acheminé dans le réseau de distribution par des conduites sous-marines.

TRAVERSIERS

Le Nordik Express reprend la mer

Lundi le 2 avril, le Nordik Express a recommencé a naviguer en direction de la Moyenne et Basse Côte-Nord. Le navire a quitté le port de Rimouski escorté de deux brise-glaces pour se frayer un chemin dans l'estuaire et le golfe Saint-Laurent.

Durant la même semaine, les brise-glaces *Des Groseilliers* et *Ann Harvey de* la Garde côtière ont débuté le déglaçage printanier des ports de la Basse Côte-Nord : Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.[39]

Le système de stabilisation du traversier Camille-Marcoux subit des dommages

Depuis quelques mois déjà, le Camille-Marcoux qui est chargé de la traverse entre la Côte-Nord et Matane est devenu un véritable manège et plusieurs passagers éprouvent des malaises lorsque le navire vacille dans les vagues de tempête.

En effet, les stabilisateurs du navire, qui limitent l'amplitude du tangage et du roulis lorsque le fleuve est agité, ont été endommagés. Ils sont donc inutilisables et ne pourront pas être réparés avant l'automne 2007. Leur réparation, qui était d'abord prévue pour le mois de mai, a finalement été retardée en raison du conflit de travail au chantier maritime Verreault.

[39] « Le Nordik Express reprend la mer», Le Soleil, 4 avril 2007.

Travaux de 1 millions de dollars à la gare fluviale de Québec

La traverse Québec-Lévis qui est utilisée par environ 1,5 million de passagers chaque année verra sa gare entièrement rénovée d'ici la fin du mois d'octobre 2007. Les travaux coûteront près d'un million de dollars à la Société des traversiers du Québec.[40]

Construction d'un terminal maritime à l'Île d'Orléans en 2008

Le terminal maritime à l'Île d'Orléans prend tranquillement sa forme finale. Rappelons que le projet est né d'un besoin de sécurité publique. En effet, après le 11 septembre 2001, Transport Québec a constaté que l'Île d'Orléans est particulièrement vulnérable parce que le seul accès est le pont.

D'où l'idée d'un quai qui peut être desservi par les bateaux de la traverse Québec-Lévis en cas d'urgence. Les coûts prévus pour le projet initial ont doublé pour s'établir à 5 millions de dollars après que les résidants eurent exprimé leurs réticences. La nouvelle mouture pourra être utilisée à des fins récréo-touristiques tout en offrant la possibilité de servir à d'autres types de bateaux comme le Louis-Jolliet ou des bateaux de croisière. Les élus de Saint-Laurent, la municipalité dans laquelle le terminal sera construit entre la mi-avril et la mi-octobre 2008, ont donné leur appui au projet.[41]

[40] Pelchat, Pierre, « Travaux de 1 million de dollars à la gare fluviale », Le Soleil, 12 mai 2007.
[41] Moreault, Éric, « Le pont de l'Île » attendra. Priorité sera donnée à la construction du terminal maritime à Saint-Laurent en 2008 », Le Soleil, 28 mars 2007.

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Un croisiériste dépense en moyenne 183 dollars par jour

C'est ce qui ressort d'un sondage effectué en 2006 par l'Association des croisières du Saint-Laurent auprès de 1 860 touristes qui ont visité les principales destinations du Québec. L'enquête révèle ainsi qu'en moyenne, les croisiéristes ont déboursé 183 dollars lors de chacune de leurs escales. En 2005, ils avaient dépensé en moyenne 143 dollars. En 2006, plus de 100 000 croisiéristes ont fréquenté au moins une destination québécoise et l'on estimait les retombées directes des croisières à 22 millions de dollars.

L'étude montre également que les croisiéristes qui ont fait escale au Québec sont des habitués de ce type de voyage : ils avaient accompli en moyenne 8,9 croisières avant de visiter les ports québécois et à peine 8 % d'entre eux en étaient à leur première excusions du genre.[42]

400 000 croisiéristes au Québec d'ici 2014

Selon une étude récente, le nombre de passagers sur les navires de croisières internationales devrait doubler à travers le monde d'ici 2010 pour atteindre 20,7 millions. L'Association des croisières du Saint-Laurent (ACSL) voudrait bien que le Québec, qui accueille annuellement environ 100 000 croisiéristes – (soit moins de 1 % du marché mondial) – profite davantage de cette manne.

Ainsi, avec l'aide des gouvernements fédéral et provincial, l'ACSL dépensera 1,4 millions de dollars au cours des trois prochaines années en promotion et en publicité. Cette offensive visera surtout les responsables des lignes de croisières et les agences de voyages qui, selon plusieurs, connaissent peu les vertus du Saint-Laurent.

L'objectif est de quadrupler le nombre de croisiéristes internationaux pour le porter à 400 000 au cours des sept prochaines années.[43]

Sortie d'une vidéo faisant la promotion de neuf escales québécoises

L'Association des croisières du Saint-Laurent mise sur le développement de neuf escales pour faire la promotion des croisières sur le fleuve, soit Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Gaspé/Percé/Chandler et les Îles-de-la-Madeleine. L'organisme a conçu une promotion vidéo sur ces neuf destinations.

Pour inciter les touristes à choisir les escales plus à l'est de Québec, le directeur de l'Association, René Trépanier, entend mettre l'accent sur l'aspect sauvage des grands paysages qui bordent le fleuve avec la promotion de lieux comme le parc Forillon, l'Île Bonaventure, le parc Boréal à Baie-Comeau ou celui des îles Mingan. La présence des mammifères marins dans le golfe et l'estuaire constituerait un attrait supplémentaire pour les croisiéristes.[44]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Un nouveau président chez les auxiliaires de la Garde côtière

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) a un nouveau président dans la région de Québec qui couvre le fleuve Saint-Laurent, incluant la Côte-Nord. Ted Smith, un résidant de Baie-Comeau et navigateur bien connu, a accepté ce mandat lors de l'assemblée générale annuelle.

Rappelons que la GCAC est un organisme à but non lucratif dont la mission est de compléter

[42] « Un croisiériste dépense 183$ par jour », Le Quotidien, 3 mai 2007

[43] « Objectif : 400 000 croisiéristes d'ici 2014 », Le Soleil, 13 mai 2007.

[44] « Croisières sur le Saint-Laurent, Neuf escales prennent la vedette », Site Web de Radio-Canada, 3 mai 2007.

le réseau de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne. Le mouvement regroupe 665 plaisanciers et pêcheurs bénévoles du Québec qui acceptent de rester en alerte afin d'agir comme premier intervenant dans le cas d'accident maritime. Chaque année, ces bénévoles effectuent le quart des recherches et sauvetages sur l'eau.[45]

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Ali Magassouba, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Téléphone : (418) 648-4878

Télécopieur : (418) 649-8003

Courriel : magassoubaa@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Mai 2007

[45] « Nouveau président chez les auxiliaires de la Garde côtière», Le Soleil, 27 avril 2007.